

LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN COLOMBIA

THE IMPORTANCE OF THE MULTIMODAL TRANSPORT IN COLOMBIA

Diana Patricia Nope Zambrano
Estudiante de Especialización en Alta Gerencia
Universidad Militar Nueva Granada
Bogotá, Colombia
U6502298@unimilitar.edu.co

Artículo de Reflexión

Directora
Yuber Liliana Rodríguez-Rojas Ph.D.
Doctora en administración – Universidad de Celaya (México)
Magister en Salud y Seguridad en el Trabajo - Universidad Nacional de Colombia
Fisioterapeuta - Universidad Nacional de Colombia
Correo electrónico: yuberliliana@gmail.com



La U
acreditada
para todos

**ESPECIALIZACIÓN EN ALTA GERENCIA
UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
2020**

LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN COLOMBIA

THE IMPORTANCE OF THE MULTIMODAL TRANSPORT IN COLOMBIA

Diana Patricia Nope Zambrano
Estudiante de Especialización en Alta Gerencia
Universidad Militar Nueva Granada
Bogotá, Colombia.
U6502298@unimilitar.edu.co

RESUMEN

El transporte multimodal en el comercio internacional es muy utilizado para movilizar todo tipo de mercancías a nivel mundial, es por esto que el presente trabajo pretende mostrar las principales características y ventajas de implementar este sistema en Colombia integrando los principales medios de transporte: terrestres, fluviales y marítimos existentes en el momento para poder lograr una mayor competitividad en el comercio exterior. A través de una revisión literaria de 20 artículos extraídos de science direct, Google academic e informes de entidades gubernamentales, se muestran las principales cifras del comercio exterior de Colombia en la actualidad y su comparativo con otros países del mismo nivel económico, las características del transporte terrestre, el estado del transporte fluvial y el transporte férreo con el que cuenta el país en el momento, también se aclara la problemática actual de cada uno de estos sistemas y su proyección a futuro de acuerdo al último plan nacional de desarrollo. Por último se listan las estrategias que se proponen para integrar estos sistemas de transporte logrando un óptimo multimodalismo en el país. Se concluye al final del documento que es necesario e indispensable integrar todas las entidades, empresas y organismos que integran el comercio exterior colombiano para poder unificar este sistema y lograr beneficios mutuos para todas las partes que lo conforman.

Palabras clave: comercio internacional, multimodalismo, transporte terrestre, transporte fluvial, transporte férreo, logística internacional, costos logísticos, comercio exterior.

ABSTRACT

Multimodal transport in international trade is widely used to mobilize all kinds of goods worldwide, which is why this paper aims to show the main characteristics and advantages of implementing this transport system in Colombia by integrating the main means of transport: land, river and maritime existing at the time in order to achieve greater competitiveness in foreign trade. Through a literary review of 20 articles taken from science direct, Google academic and reports from government entities, the main figures of Colombia's foreign trade at present are shown and its comparison with other countries of the same economic level, the characteristics of transport land, the state of river transport and rail transport that the country has at the time and finally clarifies the current problems of each of these systems and their future projection according to the latest national development plan. Finally, the strategies proposed to integrate these transport

systems are listed, achieving a multimodal optimum in the country. Concluding at the end of the document, it is necessary and essential to integrate all the entities, companies and agencies that make up Colombian foreign trade in order to unify this system and achieve mutual benefits for all the parts that comprise it.

Keywords: international trade, multimodalism, land transport, river transport, rail transport, international Logistic, logistic cost, foreign trade.

INTRODUCCIÓN

Desde el ingreso de Colombia a la Organización Mundial de Comercio (OMC) a mediados de los años noventa ha sido evidente el crecimiento anual de las exportaciones, y la liberalización del comercio parece haber traído una serie de beneficios para el comercio exterior en algunos rubros. Aunque dicha liberalización ha llevado a enfrentar retos difíciles por la libre competencia a la que se ha expuesto el país; debido en principio a la evolución y la dinámica de la globalización promovida por el sistema multilateral de comercio, el sistema monetario internacional y el sistema financiero global (Rojas, 2019).

Actualmente en Colombia los costos logísticos en el interior del país tanto de importación como de exportación superan los costos logísticos que se deben asumir en el exterior, sabiendo que un flete nacional puede llegar a costar hasta cuatro veces el valor de un flete internacional. Es por esta razón, que es necesario estudiar y buscar la manera de reducir el porcentaje de estos rubros para lograr un comercio exterior más competitivo (Banco Interamericano de Desarrollo, 2013).

Sin duda, el mayor responsable de este sobre costo logístico es el transporte terrestre a nivel nacional y esto es debido al incremento desenfrenado en el precio del combustible, el elevado costo de los peajes y por último la mala infraestructura que existe en el país principalmente. Teniendo en cuenta todos estos factores, se hace necesario buscar un medio de transporte de mercancías paralelo, que reduzca costos, y para esto, es importante revisar el uso nuevamente del tren, conectando los puertos colombianos con el interior del país ó como opción adicional, el transporte fluvial a través del Río Magdalena (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016).

Entonces, este documento muestra la variedad de beneficios que los importadores y exportadores pueden tener si Colombia logra iniciar con este tipo de transporte de mercancías en el país, adicionalmente, se relacionan los diferentes factores que se deben intervenir para poder operar este tipo de transporte multimodal, los cuales dependen de los diferentes ministerios, incluidos el de transporte y el de comercio principalmente. Teniendo en cuenta que el gobierno debe ser el principal actor en este cambio (Plan Nacional de Desarrollo, 2019).

Para entender esta temática, primero se deben aclarar algunos conceptos fundamentales como lo son: el transporte fluvial que se refiere al transporte a través de ríos con una profundidad específica, el transporte férreo que se trata del transporte de mercancía ó de personas a través del tren, el concepto de carga hace referencia a toda mercancía a transportar en términos de logística, y por último el transporte multimodal es la mezcla de varios medios de transporte (Ossa, 2013).

La economía del transporte de carga debe ser establecida en aras de fortalecer las condiciones de desempeño de quienes directa e indirectamente responden por dicha actividad. La importancia de identificar escenarios sobre los cuales puedan considerarse otros espacios de interacción entre estas empresas y el resto de sectores vinculados a ellas, representa la posibilidad de salir un paso a la realidad lineal a la que está sometida la actividad (Asociación Nacional de Infraestructura, 2019).

En el transcurso de este ensayo se estudian varios temas, iniciando por una revisión de las cifras del comercio exterior actuales en Colombia, posteriormente se encuentra la estructura de los costos del comercio exterior y los principales rubros que lo conforman, luego se mencionan las principales características del sistema ferroviario y el sistema fluvial con el cuenta el país actualmente y por último, se muestran los cuellos de botella que presenta el transporte vial en el país actualmente.

Existe una utilización ineficiente de los modos de transporte en Colombia, dada la baja conexión existente entre las diferentes modalidades. En este contexto, tan solo el 1.5% de la carga transportada en el país se hace de forma multimodal, mientras que en Europa el multimodalismo alcanza más del 60%, lo que evidencia un rezago de más de 58 puntos porcentuales. (Asociación Nacional de Instituciones Financieras, 2014).

Este ensayo tiene como objetivo determinar los beneficios tanto económicos, como en reducción de tiempos que se pueden obtener en la logística del comercio exterior colombiano a través de la implementación del transporte multimodal (incluyendo la puesta en marcha del tren para el movimiento de mercancías hacia el interior del país).

MATERIALES Y MÉTODOS

La metodología utilizada en este trabajo se basó principalmente en la investigación descriptiva teniendo en cuenta que para hablar del transporte multimodal se debía tener claro primero, la complejidad de la logística en Colombia, por esta razón fue necesario mencionar y describir datos actuales del comercio exterior y sus diferentes componentes. Por otra lado, se utilizó la investigación explicativa para revisar las causas y los efectos que han tenido los diferentes medios de transporte y las razones por las cuales es importante implementar el transporte multimodal en el país.

La fuente primaria de información para realizar este trabajo, fue extraída de informes de páginas oficiales relacionadas con la temática tales como el ministerio de transporte, el Ministerio de Industria y Comercio, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Plan Nacional de Desarrollo

2018-2022, vigente en Colombia. Como fuente secundaria, fue necesario ubicar libros y artículos relacionados con la logística específicamente de Colombia y de Latino América, seleccionando principalmente los que contenían información explícita del transporte y su problemática.

Inicialmente, la información se solicitó a un empleado de la Asociación Nacional de Exportadores “Analdex”, quien proporcionó algunas presentaciones sobre el tema. Posteriormente se ubicaron libros en internet, teniendo como palabras clave “transporte multimodal en Colombia” y “Comercio Exterior en Colombia”, donde se encontraron bastantes publicaciones pero fue necesario realizar la depuración porque no toda la literatura contiene este tipo de información específica. Finalmente se solicitó información a empresas de transporte las cuales proporcionaron algunos artículos sobre el tema pero fue mínima la información que se pudo extraer de los mismos.

Durante la búsqueda se encontraron aproximadamente 9.000 publicaciones con el título de “transporte multimodal en Colombia” y “Comercio Exterior en Colombia”, filtrando la información de los últimos 20 años, adicionalmente se verificó que incluyera literatura en español unicamente. A partir de este listado, se revisaron inicialmente las publicaciones catalogadas como “libro”, posteriormente se revisaron las publicaciones relacionadas con páginas oficiales colombianas, y finalmente se depuraron artículos de monografías y estudios realizados por otras universidades. Luego de haber depurado toda esta información, finalmente quedaron 20 artículos para construir este trabajo.

Para analizar la información de cada publicación, primero se revisaron las tablas de contenido ó los resúmenes donde se relacionaba claramente la información que contenía cada artículo. Luego de ubicar la información precisa dentro de cada publicación, se revisaron los subtítulos que podían contener información específica y a partir de cada enunciado, se buscó la

información para aportar a este ensayo. Realmente se revisaron aproximadamente de 50 a 60 publicaciones teniendo en cuenta que en muchas de ellas se encontraba información repetida.

Lo anteriormente expuesto se resume en la siguiente tabla:

Tabla 1.- Relación Bases de Datos vs Documentos Identificados y Analizados

Base de Datos	Páginas oficiales	Google Academic	Science Direct	Total general
No. de documentos identificados	5	9120	720	9725
No. de documentos seleccionados	3	29	20	52
No. de documentos usados	3	15	2	20

Fuente: Elaboración propia

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

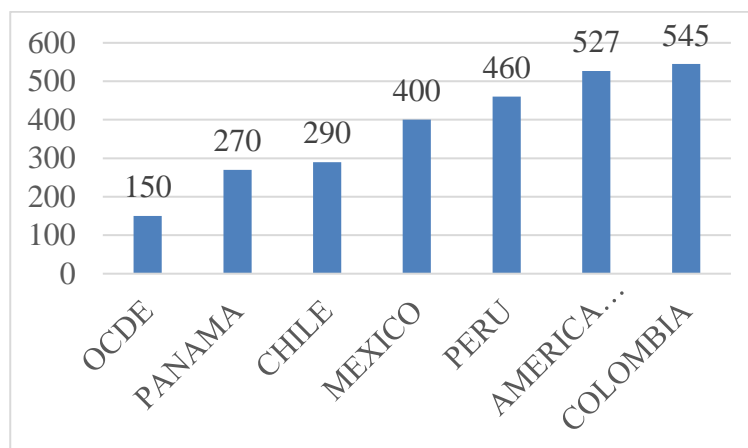
A continuación, los principales temas que se exponen en este documento, teniendo como base la logística que opera actualmente en Colombia para el manejo de transporte de mercancías tanto de importación como de exportación y que se ven afectados por la falta de un transporte óptimo donde se reduzcan costos y tiempos para un mejor desempeño. Iniciando por las cifras del comercio exterior en Colombia, seguido de la estructura de costos de la logística en el país, continuando con las características del sistema ferroviario, el sistema fluvial en Colombia y su proyección, para luego determinar los cuellos de botella que presenta el transporte vial en el país actualmente y finalizando con las estrategias para el mejoramiento del transporte vial en Colombia.

Cifras actuales del comercio exterior de Colombia

Con la puesta en marcha de los tratados de libre comercio que Colombia ha obtenido en los últimos años, el comercio exterior tiene acceso al 60% del PIB mundial, cuando en el 2010, solo era del 7% (Plan Nacional de Desarrollo, 2019). Esto indica claramente todas las oportunidades que las empresas colombianas tienen en el mercado exterior. Sin embargo, para

esto, es necesario primero revisar la infraestructura con la que se cuenta internamente para lograr una competitividad frente a los mercados de otros países.

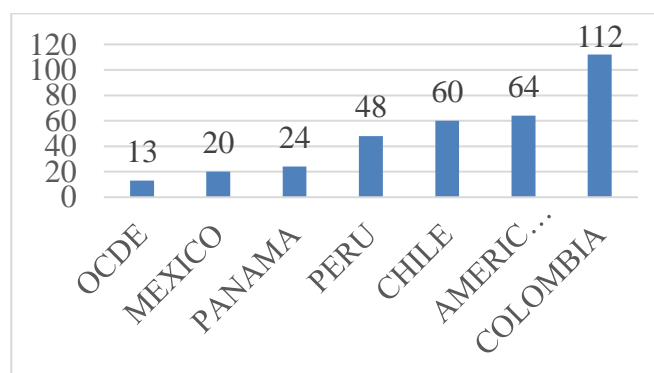
Gráfica 1. Comparativo de costos para exportación (cumplimiento fronterizo en USD)



Tomado de: Banco Mundial (2018).

Mientras el promedio en costo para realizar una exportación cumpliendo con todos los trámites aduaneros en puerto es de USD545 dólares, el promedio para los países que integran la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico) es de solo USD150 dólares. Ahora, si nos referimos a tiempos, el panorama es similar, cuando Colombia toma en promedio 112 horas, mientras que el promedio para países que conforman la OCDE es de 13 horas únicamente (Plan Nacional de Desarrollo, 2019).

Gráfica 2. Comparativo de tiempos para exportación en horas



Tomado de: Banco Mundial (2018).

Por lo anterior, es importante entrar a revisar los principales factores que intervienen en estos elevados costos y tiempos que no permiten que la industria colombiana pueda prosperar en el exterior aún teniendo las herramientas que ofrece el gobierno nacional, incentivando la apertura de nuevos tratados de libre comercio.

De acuerdo a información del ministerio de transporte, anualmente se pierde aproximadamente el 2% del PIB nacional debido a la congestión en las ciudades (Plan Nacional de Desarrollo, 2019). Esto se traduce en mayores tiempos utilizados en el tránsito de los vehículos que transportan la mercancía desde y hacia el interior del país. Para reducir este porcentaje es necesario que el gobierno participe en la generación de proyectos de infraestructura que generen confianza en el sector, de igual manera, debe desarrollar mecanismos de financiación en el sistema de transporte y por último debe generar una regulación económica donde existan incentivos para promover la logística y la conexión entre los diferentes medios de transporte.

Por otro lado, se observa que el comercio exterior de Colombia está liderado principalmente por tres departamentos del país: Cundinamarca, Antioquia y Valle del Cauca, teniendo en cuenta también el distrito capital, representando casi el 50% de las exportaciones (Rojas, 2019). Esto quiere decir que para poder realizar la exportación de mercancías desde estos lugares, un vehículo debe transitar hasta 1300 kms para llegar al puerto donde se embarcará la mercancía hacia el exterior, esto se traduce en mayor pago de peajes, combustibles y mantenimiento del vehículo que finalmente se vé reflejado en el costo del transporte al exportador.

La preferencia de los consumidores hoy día es que el producto sea vendido: En el lugar adecuado, en el momento oportuno, y que su precio refleje el que el consumidor esté dispuesto a

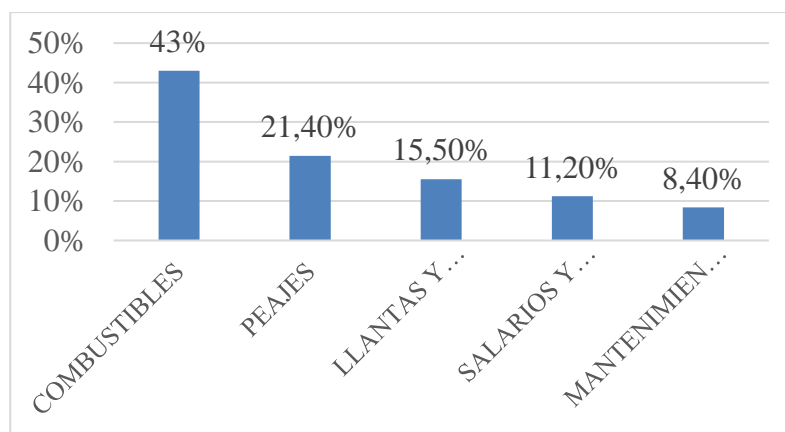
pagar o el que él le asigne (Ramírez, 2015). Bajo esta premisa funciona el comercio a nivel mundial y por esta razón, para que el país logre ser competitivo en el exterior, el gobierno colombiano debe primero buscar la manera de reducir los costos y los tiempos en la logística interna.

Estructura de costos logísticos en el país y sus principales rubros

Dentro de los costos de logística internacional, se tienen en cuenta todas las operaciones necesarias para desplazar un producto desde un punto de origen hasta su punto de destino, derivando consigo costos de embalaje, costos de transporte, costos de almacenaje ó portuarios y costos aduaneros (Perea, 2017). De este listado de costos, el más representativo dentro de toda la cadena es el de transporte, que es el rubro en el que se centra la logística interna del país y el que se expone a lo largo de esta investigación.

El costo interno de transporte actúa como una barrera importante para el comercio de un país, y castiga de una manera particularmente fuerte a las regiones que se encuentran alejadas de la infraestructura portuaria o aeroportuaria (Banco Interamericano de Desarrollo, 2013). Es decir, que el hecho de que el comercio exterior en Colombia esté representado en su mayoría por las ciudades del interior del país significa que el transporte terrestre de la mercancía es el factor de costo más alto dentro de la logística internacional.

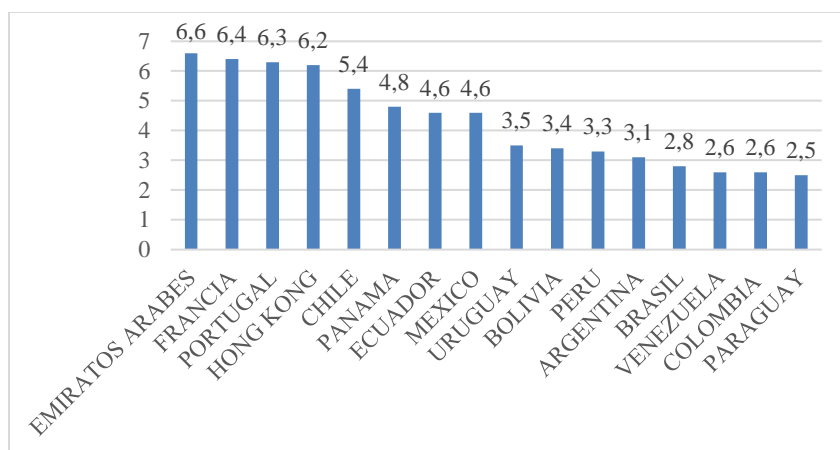
Gráfica 3. Estructura de costos de transporte vial en Colombia



Tomado de: Cálculos de Anif (2014).

La gráfica anterior, aclara que el elevado precio del transporte se debe al alto costo del combustible y de los peajes que deben pagar los transportadores en el interior del país. Adicionalmente, el gasto de llantas se debe a los largos trayectos que deben recorrer los vehículos desde los puertos hacia el interior del país. Esto comprueba que el mercado mundial de transporte está integrado por el sector de infraestructura y por los servicios de transporte los cuales, son uno de los principales pilares del desarrollo social y económico de un país y representan una de las actividades con mayor potencial y mejores perspectivas de desarrollo futuro a nivel nacional e internacional (Departamento Nacional de Planeación, 2004).

Gráfica 4. Calidad de Infraestructura Vial



Tomado de: Banco Mundial (2018).

Esta gráfica indica el grado de eficiencia en el que se encuentra el país en temas de infraestructura y seguridad vial donde 1 es no desarrollado y 7 es amplio y eficiente, donde Colombia se encuentra con una puntuación de 2.6 según la Asociación Nacional de Instituciones Financieras. Lo anterior demuestra que para poder ser competitivos en el mercado exterior, se debe revisar primero la inversión en este aspecto, de lo contrario, los exportadores no tienen cómo competir en un mercado donde los precios están por debajo de los presupuestados.

El Transporte de Carga en Colombia representa un factor vital en la dinámica de la economía del país, ya que se convierte en el medio por excelencia para tener los productos al alcance del consumidor final ya sea en el territorio nacional o en el extranjero (Rosas, 2013). De acuerdo con esta afirmación, es de suma importancia que la inversión en infraestructura para el transporte de mercancías en el país debe ser primordial en el plan del gobierno y las entidades que trabajan en pro del comercio exterior colombiano. Por esta razón, entidades como Analdex (Asociación Nacional de Exportadores) trabaja continuamente de la mano con todas las empresas exportadoras logrando beneficios colectivos en el sector apoyados siempre por entidades del estado.

Características del sistema ferroviario, el sistema fluvial en Colombia y su proyección

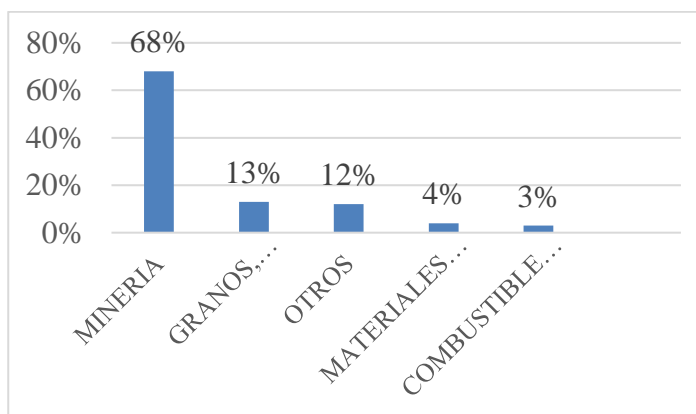
Vías férreas actuales de Colombia y su problemática

La historia del sistema férreo en Colombia inició a finales del siglo XIX donde la red abarcaba unos 3300 km aproximadamente y movilizaba en gran parte, pasajeros y mercancías hacia varios lugares del país. A mediados del siglo XX y años posteriores debido al incremento de vehículos, la deficiente administración y el aumento en la construcción de vías, el sistema fue reemplazado hasta llegar a la actualidad donde el sector de minería es casi el único producto que se mueve a través de este sistema, dejando de lado todo tipo de mercancías que inicialmente se movilizaban por este medio y que comparando el sistema de países industrializados, el tren constituye el principal medio de transporte (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016).

Hasta 1990 la red ferroviaria estuvo administrada por el estado a través de “Ferrocarriles Nacionales de Colombia”. A partir de su liquidación, cada red cuenta con su propia concesión siendo algunas redes públicas y otras privadas, entre ellas se encuentra la red que conecta las minas

del Cerrejón con el puerto de Bolívar y tiene una extensión de 1.435 km, siendo esta, una de las principales redes férreas y más utilizadas en el país.

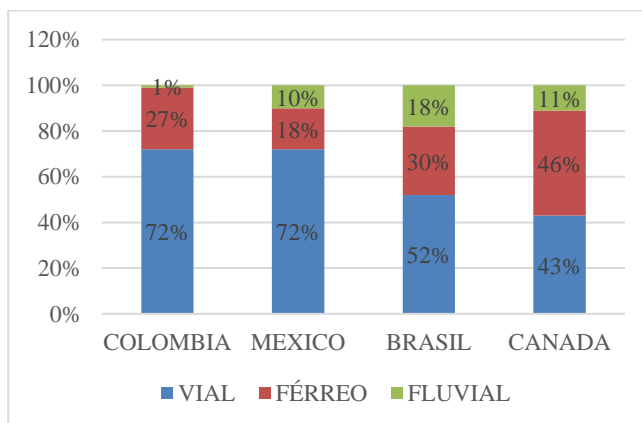
Gráfica 5. Tráfico ferroviario por grupo de productos



Tomado de: Banco Interamericano de Desarrollo (2013).

Como se observa en la gráfica a continuación, el sistema ferroviario en Colombia es poco utilizado en el país para el transporte de mercancías representando sólo un 27% comparado con un país industrializado como lo es Canadá donde el sistema férreo representa el 46% de la movilización. Esta es una de las causas por las cuales, los precios de exportación en el país no son competitivos frente a otros países, teniendo en cuenta que la mercancía al ser transportada por vía terrestre, altera el costo por las razones ya expuestas.

Gráfica 5. Movilización de la carga interna



Tomado de: ANIF con base en BID, Banco Mundial Plan Mestro de Transporte (2010-2032).

Lo anterior, se debe a que el país actualmente cuenta únicamente con 1.615 kms de vía férrea, ubicados de Sur a Norte, conformados por la concesión Fenoco (Chiriguana – Santa Marta) con 254 km, la concesión Dorada – Chiriguana (Corredor del Magdalena) con 554 km, la concesión Bogotá – Belencito (Corredor Oriental) con 318 km y la concesión del pacífico (Corredor del Cauca) con 498 km lo que limita el transporte de mercancías por el resto del país. Adicional a esto, en este total de tramos, solamente 245 km se encuentran en total operación, 872 kms tienen una operación parcial y están siendo recuperados y 498 km están en proceso de terminación (Asociación Nacional de Infraestructura, 2019).

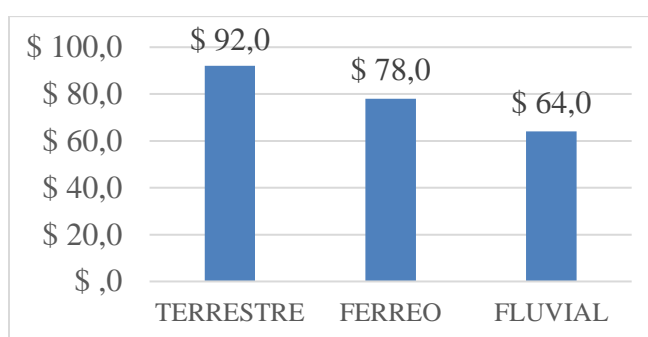
Sistema fluvial con el que opera Colombia y su problemática

Actualmente Colombia cuenta con cinco vertientes fluviales que constituyen 18.225 km navegables, compuestas por La Cuenca del Magdalena, Cuenca del Atrato, Cuenca del Orinoco y Cuenca del Amazona. Las más utilizadas y con fines de movimiento de carga están la vertiente del Caribe (Cuenca del Magdalena) debido a su extensión de 2770 km navegables desembocando en el Caribe que es de vital importancia para el comercio exterior y por otro lado la cuenca del Orinoco que es vital para la zona de los llanos orientales con 6736 km navegables. (Asociación Nacional de Instituciones Financieras, 2014).

Existen otros sistemas fluviales como el Rio Atrato donde transitan las exportaciones de banano, El Rio Meta en el cual trabaja actualmente el gobierno para hacer un corredor oceánico entre Bogotá, el Meta y el Atlántico y por último se encuentra el Río Putumayo teniendo problemas de seguridad para el tránsito. Sin embargo, si se integran todas estas vías fluviales, se logra llegar a muchas zonas del país a un bajo costo comparado con el sistema de transporte terrestre que es el de mayor flujo en el país y que en la actualidad aún no existen vías de acceso.

La principal problemática de este medio de transporte es la mínima infraestructura con que se cuenta en el país para tener la suficiente profundidad para movilizar barcasas de gran calado, y lo anterior es debido a la poca inversión que el gobierno ha generado para este tipo de proyectos, aún sabiendo que de todos los medios de transporte de mercancías, este puede llegar a ser el más económico cuando se tienen en promedio costos aproximados del 4% en toda la cadena logística contra un 12% cuando se utiliza el transporte terrestre (Riesco, 2011).

Gráfica 6. Comparativo de costos de transporte por ton/km en pesos

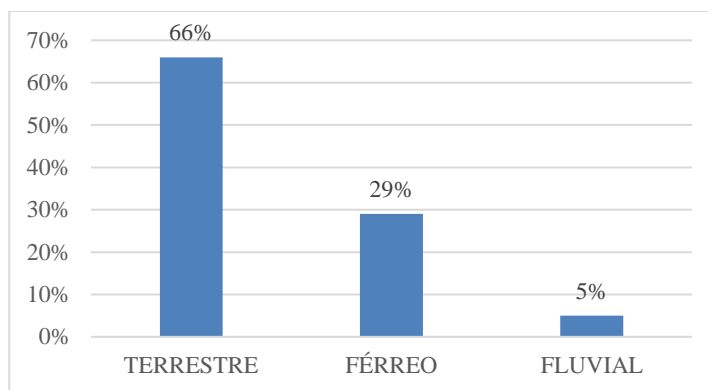


Tomado de: Cálculos de ANIF con base en PND2019.

Proyección al 205 de estos sistemas de transporte en Colombia

Para concluir, el plan nacional de Desarrollo 2018 – 2022 tiene proyectado movilizar 19.5 millones de toneladas al 2030 a través del transporte fluvial y férreo dando continuidad a los corredores viales, rehabilitando los puertos que en este momento no se encuentran en operación. También se tiene estimado la renovación de la flota fluvial que actualmente tiene una antigüedad de 50 años a excepción del Río Magdalena, todo lo anterior para poder transportar diversidad de mercancías, por lo tanto se requiere mayor inversión financiera e inversión por parte del gobierno.

Gráfica 7. Objetivo de movilización de carga al 2030



Tomado de: Plan Nacional de Desarrollo (2018-2022).

Cuellos de botella que presenta el transporte vial en el país actualmente

Sin duda, el mayor problema en todos los sistemas de transporte, se debe a la mala infraestructura con la que cuentan tanto las vías de transporte, como los sistemas férreos y las cuencas fluviales ocasionado por la poca inversión que el gobierno proporciona para estos fines, sabiendo que el transporte constituye un pilar fundamental en la economía del país, adicional a esto, en muchas vías ya construídas, la infraestructura ha tenido errores de arquitectura que ocasionan también cuellos de botella para la construcción de las dobles calzadas que agilizan el tránsito por vía terrestre (Garavito, 2014).

Otro cuello de botella que existe en la logística al interior del país, es la falta de plataformas adecuadas para el cargue y descargue de mercancía lo que dificulta la conexión entre los diferentes medios de transporte, esto es ocasionado igualmente por la falta de inversión que realizan tanto las empresas que están relacionadas con el medio, como los entes gubernamentales en las zonas donde se concentra la mayor afluencia de mercancías (Marquez, 2017).

Similar a la problemática anterior, ninguno de los medios de transporte ya estudiados, cuenta con equipos modernos y tecnificados que permitan simplificar los procesos, lo que genera mayores tiempos y a la final mayores costos en la cadena logística. El uso de la tecnología es muy

limitado en este aspecto lo que dificulta la administración y el manejo de las mercancías de una manera más rápida y oportuna para el cliente final (Ossa, 2013).

La seguridad en Colombia continúa siendo un problema a nivel nacional, y para el transporte de mercancías en el interior del país, es un factor muy importante ya que en cualquier medio de transporte que se utilice se debe contar actualmente con un protocolo de seguridad y sistemas de GPS para la protección de la carga, evitando la contaminación ó el robo de la misma y asegurando al cliente final la protección de sus productos de todos los agentes que puedan causar daños o pérdidas de la mercancía (García J. G., 2019).

Por último, el déficit que tiene Colombia entre importaciones y exportaciones, genera una descompensación de la carga, lo que hace que aumenten los costos de transporte por cualquier vía. Aclarando que al no existir carga de retorno en alguna de las dos vías, los vehículos deben viajar vacíos y de esta manera, los costos adicionales siempre son cobrados al cliente final, en este caso al exportador (Castellanos, 2009).

Estrategias para el mejoramiento del transporte de mercancías en Colombia

Es un hecho sabido que los costos de envío de productos al exterior pueden constituirse en un obstáculo importante para la actividad exportadora. Lo que se sabe menos es que, en el caso de muchos bienes exportables, los trayectos internos de estos cargamentos también pueden representar un impedimento importante para el comercio internacional (Navascues, 2001). Teniendo en cuenta esta afirmación, para lograr evitar estos sobrecostos es indispensable que las entidades gubernamentales junto con las empresas exportadoras que constituyen este gremio, formen una alianza para generar proyectos que unifiquen el sistema de transporte de mercancías en Colombia logrando beneficios comunes y reduciendo costos a sus productos finales de exportación.

Para esto, se han creado entidades como la Asociación Nacional de Exportadores (ANALDEX) que trabajan como intermediarios entre el gobierno y las empresas exportadoras realizando proyectos e iniciativas que beneficien a los empresarios con el fin de generar mejoras en los procesos del comercio exterior. Es importante que todos los exportadores conozcan de estas herramientas para mejorar sus procesos y lograr un gremio que se unifique para generar este tipo de cambios en el sector como lo es el transporte multimodal.

Dadas las condiciones geográficas de Colombia, los corredores naturales están en el sentido Sur–Norte y dos de ellos corresponden a los grandes valles del Cauca y del Magdalena. El tercero es el corredor oriental que pasa por Bogotá. Estos tres corredores ferroviarios o están funcionando o está prevista su pronta rehabilitación. A estos corredores podrían agregarse corredores transversales que vinculen los anteriores entre sí y con los puertos del Pacífico y del Caribe colombiano (Cámara Colombiana de la Infraestructura, 2014).

De acuerdo a lo anterior, más que una recomendación, es una necesidad poner en operación la totalidad de las vías férreas a funcionar como inicialmente estaban programadas, teniendo en cuenta que la inversión y la adecuada administración de estas concesiones sea la correcta para lograr una buena infraestructura y llegar a una conexión total a nivel nacional donde este medio de transporte sea el principal para todo tipo de mercancías, no exclusivamente minería como lo es actualmente. Así se logrará reducir costos en el transporte, los cuales se verán reflejados igualmente en el precio final de los productos.

Generar condiciones que permitan movilizar 19,5 millones de toneladas al año en 2035, la continuidad de la navegación en corredores estratégicos y la rehabilitación de los puertos fluviales, la creación de programas para la modernización de la flota fluvial, la cual supera los 50 años de

antigüedad y planear la diversificación de los productos transportados generando carga de retorno, son los retos del plan nacional de desarrollo actual (Plan Nacional de Desarrollo, 2019).

A lo anterior se debe sumar, la interconexión entre todos estos medios de transporte a través de plataformas que estén a la vanguardia de la tecnología, incluyendo sistemas que aseguren la mercancía en su totalidad, para lo que se requiere la suficiente inversión que puede llegar a ser financiada por empresas del exterior conociendo la magnitud de explotación que se encuentra en el interior del país como lo es el carbón, pero que, debido a la mala infraestructura con la que cuenta el país, aún no ha sido posible responder al mercado externo (García L. A., 2014).

Establecer una importante inversión pública en proyectos ferroviarios, incentivar a las empresas cuyas cargas pueden ser transportadas para utilizar corredores con potencial operativo, generar una actualización general de regulaciones y estandarización para proporcionar reglas de juego claras y justas y definir una mayor participación del gobierno en las etapas de planificación y estructuración de los proyectos ferroviarios son los desafíos de la Agencia Nacional de Infraestructura (Asociación Nacional de Infraestructura, 2019).

Para lograr estos desafíos, es necesario que el gobierno de prioridad a la inversión en infraestructura como pilar para la promoción de la economía, sabiendo que al tener unos precios competitivos en el mercado exterior, la fuente de ingresos por exportaciones se incrementará y generará un beneficio en la balanza comercial del país que es que precisamente lo que se requiere actualmente en el ámbito del comercio internacional (Pierre, 2016).

CONCLUSIONES

A partir de la revisión de literatura, se concluye que el transporte multimodal en Colombia es una de las soluciones para reducir los costos en la cadena logística del comercio internacional al interior del país, buscando conectar los diferentes medios de transporte para lograr llegar a la totalidad de los departamentos a un mínimo costo el cual se verá reflejado en el precio final de los productos.

A partir de la apertura económica que tuvo Colombia hace ya varios años, los exportadores tienen la oportunidad de aumentar su mercado a nivel internacional pero, para poder lograr este objetivo, el gobierno debe cooperar para lograr una infraestructura que permita tener unos precios equitativos en el mercado, de lo contrario es imposible llegar a otros países de una manera competitiva.

Si no se logra una infraestructura adecuada a nivel nacional, las cifras del comercio exterior en Colombia siempre tendrán un déficit en la balanza comercial porque la importación de mercancías será mayor que el valor de las exportaciones teniendo en cuenta que no todos los empresarios tienen el músculo financiero que se requiere para cubrir los costos que demanda la infraestructura interna para una exportación.

Para lograr una óptima reducción de costos es indispensable crear un sistema de transporte multimodal donde se integren todos los sistemas existentes actualmente en el país, logrando llegar a todas las áreas a nivel nacional a un menor costo y en tiempos oportunos para los clientes y consumidores finales.

Adicionalmente, la reducción del costo en el sistema de transporte terrestre, se verá reflejada al minimizar el uso del transporte vial, reduciendo el pago de peajes y de combustible

que son los rubros que incrementan el valor en este medio de de transporte y a cambio, aumentando el transporte por vía férrea o fluvial, incentivando a los exportadores a utilizar estos medios, generando seguridad y estabilidad en los mismos.

Sin duda, poner en marcha nuevamente el sistema fluvial y férreo para el transporte de mercancías a nivel nacional tal como lo proyecta la Dirección Nacional de Planeación, es uno de los principales motores para incentivar el crecimiento del comercio internacional en los próximos años y por ende, el aumento del PIB a nivel nacional.

Para finalizar, luego de haber revisado este tema que afecta directamente el comercio exterior colombiano, se genera una nueva inquietud que es la de empezar a revisar cuales son las principales consecuencias de no implementar este tipo de proyectos en el país en los próximos años cuando se habla de una globalización a nivel mundial y una estandarización de los procesos en el comercio internacional.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Asociación Nacional de Infraestructura. (2019). *Estrategia Férra Nacional*. Bogotá.
- Asociación Nacional de Instituciones Financieras. (2014). *Costos de transporte, multimodalismo y la Competitividad de Colombia*. Bogotá.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2013). *Muy lejos para exportar*. Lima.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2016). *Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia*. Bogotá.
- Cámara Colombiana de la Infraestructura. (2014). *Multimodalismo y competitividad en Colombia*. Bogotá: Centro de estudios económicos.
- Castellanos, A. (2009). *Manual de la gestión logística de transporte*. Barranquilla: Universidad del Norte.

- Departamento Nacional de Planeación. (2004). *Regulación de los servicios de transporte en Colombia y Comercio Internacional*. Bogotá: Dirección de estudios económicos.
- Garavito, J. L. (2014). *Transporte multimodal de carga en el contexto colombiano*. Bucaramanga: Udes.
- García, J. G. (2019). *Comercio Exterior en Colombia*. Bogotá: Banco de la República.
- García, L. A. (2014). *Logística del transporte y distribución de la carga*. Bogotá: Ecoe.
- Marquez, L. (2017). *El ferrocarril colombiano*. Tunja: Universidad Icesi.
- Navascues, R. d. (2001). *Manula de Logística Integral*. Madrid: Ediciones Diaz de Santos.
- Ossa, J. A. (2013). *El ciclo económico del transporte de carga terrestre carretero en Colombia*. Bogotá.
- Perea, L. B. (2017). *Caracterización del costo país, para la identificación y diagnóstico de los costos logísticos en Colombia*. Medellín: Universidad de San Buenaventura.
- Pierre, D. (2016). *La administración de las operaciones de comercio internacional*. Ciudad de México: Cengage Learning Editores .
- Plan Nacional de Desarrollo. (2019). *Pacto por Colombia, Pacto por la equidad*. Bogotá.
- Ramírez, A. C. (2015). *Logística Comercial Internacional*. Barranquilla: Ediciones Ecoe.
- Riesco, J. L. (2011). *Comercio Internacional*. Madrid: Esic Editorial.
- Rojas, J. J. (2019). *La política de comercio exterior y las exportaciones colombianas*. Medellín.
- Rosas, C. M. (2013). *Análisis del transporte de carga en Colombia, para crear estrategias que permitan alcanzar estándares de competitividad e infraestructura internacional*. Bogotá: Universidad del Rosario.